

# LOS RESULTADOS DEL LIBRE COMERCIO Y "EL PUNTO DE VISTA": una revisión desde la estadística

ANTONIO GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ  
*Universidad de Sevilla*

## RESUMEN:

El autor propone, a partir del análisis de dos nuevas fuentes documentales —una relación de los valores de las importaciones llegadas desde América y los derechos contribuidos a la Real Hacienda en 1778 y las "notas de carga" o resúmenes con los valores monetarios de los géneros conducidos hasta el puerto de Cádiz por los navíos—, una revisión de la imagen excesivamente triunfalista de las series del tráfico mercantil reconstruidas por J.R. Fisher para los últimos años del siglo XVIII, derivadas de la promulgación del famoso reglamento sobre el Libre Comercio entre España y las Indias durante el reinado de Carlos III.

RESUM: *Els resultats del lliure comerç i "el punt de vista": una revisió des de l'estadística.*

A partir de l'anàlisi de dues noves fonts documentals —una relació dels valors de les importacions americanes i els drets que contribueixen a la Real Hisenda l'any 1778 i les "notes de càrrega" o resums amb els valors monetaris dels gèneres conduïts fins al port de Cadis pels navilis— l'autor proposa una revisió de la imatge excessivament triomfalista de les sèries del tràfic mercantil reconstruïdes per J. R. Fisher per als últims anys del segle XVIII, sèries derivades de la promulgació del famós reglament sobre el lliure comerç entre Espanya i les Índies durant el regnat de Carles III.

SUMMARY: *The results of free trade and "the point of view": a review from statistics.*

Starting from two new sources —an account of the assets of the American imports and the duties payed to the Treasury in 1778 and lists containing the monetary rates of the commodities that arrived at the harbour of Cádiz—, Antonio Garcia-Baquero propounds a review of the excessively optimistic image regarding the last years of the Eighteenth century trade that J. R. Fisher has constructed. Fisher's documentation has been based on famous regulations about free trade between Spain and the Indies promulgated during the reign of Charles III of Spain.

"La fuerza y persistencia de los tópicos resulta en ocasiones asombrosa. Repetidos una y otra vez por nuevos autores en nuevos libros, cada reiteración les añade autoridad y hace más difícil que alguien se atreva a emprender su revisión, desafiando la opinión de tantos maestros indiscutidos de la ciencia. Eso es lo que ha sucedido, en nuestra historia económica, con el conjunto de tópicos ligados al llamado "reformismo borbónico" del reinado de Carlos III y, muy en especial, a esa pieza central del sistema que fue la concesión del comercio libre con América..."

J. Fontana, "En torno al comercio libre", en VV.AA., *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, 1987, p. 7.

Constituye un hecho sobradamente conocido (un simple repaso a la estadística de los trabajos publicados así lo pone de relieve) que, en el transcurso de las dos últimas décadas, la investigación sobre el comercio colonial español del siglo XVIII se ha concentrado, de forma absolutamente mayoritaria, en el análisis pormenorizado de esa etapa final de la Carrera que se inaugura, básicamente, con la promulgación del famoso *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778*. Tomando como punto de partida la reconstrucción llevada a cabo por J. R. Fisher, a comienzos de los ochenta, de las series del tráfico referidas a la totalidad de los puertos habilitados,<sup>1</sup> da la impresión de que, en cierta medida, se había dado por sentado la correcta traducción de los datos que él aportaba para la fotografía general del proceso y que lo que en realidad tenía interés, a partir de esa seguridad, era la constatación en las distintas regiones españolas de las repercusiones, de los impactos específicos y concretos que tal reglamento y sus consecuencias tuvieron en sus respectivas economías.<sup>2</sup>

Como es sabido, en tales estudios se detectan dos líneas de clarificación relativamente bien asistidas: de una parte, si el reglamento y su puesta en práctica constituyeron un éxito funcional de un programa previo (programa que, a su vez, debía ser dilucidado) y, de otra, si en cualquier caso las estructuras económicas

<sup>1</sup> J.R. Fisher, "Imperial Free Trade and the Hispanic Economy, 1778-1796" en *Journal of Latin American Studies*, núm. 13 (1981), pp. 21-56 y "The Imperial Response to Free Trade Spanish imports from Spanish America, 1778-1796" en *Journal of Latin American Studies*, núm. 17 (1985), pp. 35-78. Ambos estudios han sido reunidos en el libro del mismo autor, *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade, 1778-1796*, Manchester, 1985.

<sup>2</sup> Un reciente y pormenorizado estado bibliográfico de la cuestión en torno al tema, desde la óptica metropolitana, puede encontrarse en C. Martínez Shaw, "Comercio colonial ilustrado y periferia metropolitana" en *Rábida*, núm. 11 (1992), pp. 58-72, también puede consultarse el trabajo anterior del mismo autor "Los comportamientos regionales ante el Libre Comercio" en *Manuscrits*, núm. 6 (1987), pp. 75-89. A su vez y con un enfoque más americanista, vid. asimismo, C. D. Malamud, y P. Pérez Herrero, "El Reglamento de Comercio Libre en España y América: principales problemas interpretativos" en VV.AA., *La América española en la Epoca de las Luces*, Madrid, 1988, pp. 147-171.

del país sintieron la eficacia de esas decisiones. Respecto a la identidad del programa y a su discutible éxito correlativo con aquella, me parece que todavía se transparenta una cierta oscilación entre quienes sostienen que tal programa existió y que era de altos vuelos, con el objetivo de revitalizar el desarrollo económico del país (que se lograra o no es otra cuestión) y los que defienden que el único programa "visible" era una tendencia irrefrenable por parte de la corona a incrementar sus ingresos fiscales exprimiendo el comercio colonial hasta donde fuese posible.<sup>3</sup> Por lo que se refiere, a su vez, a la importancia pragmática de esas medidas innovadoras en las distintas economías regionales, sea cual fuere el punto de partida teórico utilizado, la desembocadura de los historiadores ha sido idéntica: prácticamente la totalidad de los estudios coinciden en la afirmación de que los resultados al respecto fueron mínimos.<sup>4</sup> En cambio, lo que no parece que haya representado ningún problema de aceptación ni generado debate de mayor cuantía han sido las propuestas de Fisher y su correspondiente apoyatura estadística con respecto a la tendencia netamente alcista que manifiestan los valores del tráfico en dicho periodo. Como se recordará tales propuestas se concretaban en el reconocimiento de que la política del *libre comercio* desencadenó una expansión realmente espectacular de los intercambios, avalada por unos crecimientos, en el conjunto del periodo 1782-96 y con relación al año 1778, del orden del 403% en las exportaciones y del 1.011% en las importaciones.<sup>5</sup> Ahora bien, cuando líneas atrás sugería que tales afirmaciones habían sido aceptadas por la práctica totalidad de los especialistas, no estaba pensando en una unanimidad absoluta; en efecto, J.M.<sup>a</sup> Delgado, en distintas ocasiones, ha puesto en duda no tanto una trayectoria de crecimiento durante la etapa del *libre comercio* cuanto la oportunidad de la elección de 1778 como año-base para su cálculo. De hecho, para Delgado, el año en cuestión no constituía un punto de partida correcto por cuanto estimaba que sus valores no eran representativos del "nivel normal" alcanzado por nuestro comercio colonial durante la etapa inmediatamente anterior. Decía textualmente: "El incremento espectacular del comercio colonial a partir de 1778 observado por Fisher es más que discutible porque resulta poco representativo establecer comparaciones entre un año completamente anormal como es el año 1778 y el periodo 1782-1796";<sup>6</sup> y también: "Si bien es cierto que los decretos de libre comercio estimularon el desarrollo de los intercambios trasatlánticos, no lo es que

<sup>3</sup> La tesis del voluntarismo bien intencionado y de altos vuelos parece mayoritaria como también el reconocimiento de su fracaso; por su parte, la tesis fiscalista casi podría decirse que ha tenido en el prof. J. M.<sup>a</sup> Delgado a su defensor más convencido. En cualquier caso y a propósito de este debate, *vid.* La excelente puesta a punto que realiza V. Lombart en su libro *Campomanes, economista y político de Carlos III*, Madrid, 1992, pp. 147-153.

<sup>4</sup> *Vid.* al respecto los dos artículos de C. Martínez Shaw citados en la nota 2 así como el trabajo de J. M.<sup>a</sup> Delgado, "El modelo catalán dentro del sistema de Libre Comercio (1765-1820)" en VV.AA., *El comercio libre entre España y América Latina*, pp. 53-69.

<sup>5</sup> Cfdo. J. Fisher, *Commercial relations between Spain and Spanish America*, pp. 46 y 61.

<sup>6</sup> J. M.<sup>a</sup> Delgado, "Libre comercio: mito y realidad" en T. Martínez Vara (ed.), *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*, Madrid, 1986, pp. 69-83; la cita en p. 81.

estos crecieran en la medida observada por Fisher. Existe un error de principio en sus estimaciones que consiste en utilizar, como base, el año 1778".<sup>7</sup> En su opinión, esa "anormalidad" del año 1778 se debía a dos razones que estimaba fundamentales: "Primer, porque es tracta d'una conjuntura poc favorable al comerç marítim, en la qual la propera guerra amb Anglaterra és un secret que sap tothom. En segon lloc, el criteri de valoració de les exportacions i importacions es modifica a l'alça amb el Reglament del 12 d'octubre i els seus aranzels, aspecte que no és tingut present per l'historiador anglés".<sup>8</sup> En consecuencia, su conclusión era que debía utilizarse como año-base otro diferente, concretamente el de 1776 que, siempre a su juicio, correspondía a una situación de "normalidad" dentro de la tónica mantenida por el tráfico ultramarino durante la etapa del monopolio gaditano y que produciría que el nuevo porcentaje de incremento que se obtenía perdiese toda su anterior espectacularidad. En efecto y en sus propias palabras: "si, por ejemplo, tomamos como base el año 1776, más representativo, con unos retornos procedentes de América en torno a los 754,5 millones de reales, resulta que el índice más alto se obtendría en 1791 —160—, frente al 1.615% que obtiene Fisher sobre valores de 1778".<sup>9</sup>

Sin embargo y a pesar de todo ello la tesis de crecimiento de Fisher no parece haber sido seriamente cuestionada ni tampoco la autoridad de su estadística cuantitativa. En una síntesis relativamente reciente, C. Martínez Shaw, por ejemplo, afirmaba que los resultados de la política de liberalización comercial deberían ser juzgados "por los datos estadísticos a nuestro alcance", lo que, en su opinión, "nos remite en primer lugar a los trabajos de J.R. Fisher".<sup>10</sup> Desde luego, en esas fechas ya se hacía eco de la sugerencia de Delgado respecto a la eficacia y verosimilitud del año elegido por Fisher como base y su significado estadístico; pero, sustancialmente (y al igual que aquel), tampoco cuestionaba la coyuntura de crecimiento: "sin referirnos a las triunfalistas cifras que asientan la multiplicación por cuatro de las exportaciones y por diez de las importaciones sobre la base de tomar como índice el año 1778 (inapropiado punto de referencia al haberse promulgado el decreto en octubre), no por ello queda menos definida una curva señalando un continuado crecimiento de los intercambios en ambas direcciones en el periodo considerado".<sup>11</sup> De este modo tenemos lo que al parecer se dibuja como un hito de indudable responsabilidad en la interpretación de la coyuntura del tráfico en la etapa del *libre comercio*: la estadística de Fisher. Partiendo, pues, de esta situación y consciente del efecto multiplicador de dicha estadística sobre la interpretación de la coyuntura del periodo, me parece que podría resultar útil proceder a su revisión con nuevos datos y poner de manifiesto: primero, que 1778

<sup>7</sup> J. M<sup>a</sup>. Delgado, "Comercio colonial y crecimiento económico en la España del siglo XVIII. La crisis de un modelo interpretativo" en *Manuscrits*, núm 3 (1986), pp. 23-40; la cita en pág. 28.

<sup>8</sup> J. M<sup>a</sup>. Delgado, "El miratge del lliure comerç" en VV.AA., *El comerç entre Catalunya i America (segles XVIII i XIX)*, Barcelona, 1986, pp. 67-80; la cita en p. 75.

<sup>9</sup> J. M<sup>a</sup>. Delgado, "Libre comercio: mito y realidad", p. 81.

<sup>10</sup> C. Martínez Shaw, "Comercio colonial ilustrado", p. 65.

<sup>11</sup> Cífo. *Ibidem*.

no fue el año "anormal" que Delgado sugería o, para ser más exactos, que no lo fue en el sentido que él afirma; en segundo lugar, que tampoco las cifras aportadas por Fisher para 1778 son las reales. Por consiguiente, será, pues, de esas cifras y de su evidente incidencia en una relectura de la tendencia seguida por nuestro comercio colonial en el conjunto del periodo en cuestión, de lo que me propongo tratar, bien que brevemente, en este trabajo.

### *El punto de partida: la revisión estadística de 1778*

Puesto que, como acabo de indicar, todo el peso y la sustancia de este trabajo se sitúa sobre el hecho de la sustitución de los datos cifrados que aporta Fisher para 1778 (y hasta ahora nadie ha cuestionado) por otros nuevos y más ajustados a la realidad, la eficacia y la oportunidad aconsejan introducir algunas precisiones acerca del soporte documental en que unos y otros se fundamentan.

De entrada, hay una cuestión que debo apresurarme a clarificar, a saber: que si bien las cifras a sustituir tendrían que ser dos, es decir, las relativas tanto a las exportaciones como a las importaciones realizadas dicho año, con la documentación de que dispongo, sólo estoy en condiciones de ofrecer datos alternativos para las segundas. La razón que me impide hacer lo propio con la cifra referida a las exportaciones no es otra que el carácter parcial o, si se quiere, defectivo que, al respecto, presentan mis fuentes de información. En efecto y en función de las mismas, no es posible reconstruir el monto total que alcanzaron las exportaciones españolas a Indias en 1778; sucede así porque aunque es cierto que recogen los "valores" correspondientes a la carga conducida por los navíos del *libre comercio*, no ocurre otro tanto con la de aquellos que viajaron bajo las reglas establecidas en el *Proyecto de 1720* y que seguían vigentes, todavía, para comerciar con las regiones americanas aún por incorporar al área de liberalización comercial. Más adelante habrá ocasión de volver sobre el tema e interrogarnos por las razones que han podido motivar este desigual tratamiento informativo dado por la Contaduría de la Casa de la Contratación a uno y otro flujo del tráfico; pero, por ahora, lo que debe quedar claro es que este trabajo de revisión se realizará, básica y sustancialmente, sobre la serie de las importaciones, sin que, por otra parte, esto entrañe una renuncia absoluta a ocuparnos también de las exportaciones, en la medida que los datos disponibles lo permitan. Y hecha esta primera precisión, veamos, seguidamente, cuál es la procedencia y entidad tanto de la cifra que da Fisher para las importaciones como de la que aquí se propone en su sustitución.

La primera y según nos indica expresamente el citado investigador, proviene de una "Relación del número de embarcaciones procedentes de los Puertos del libre comercio de América que han entrado en los que se hallan habilitados en España e Islas adyacentes desde primero de enero hasta fin de Dize de 1778". Elaborada por la contaduría de la Dirección General de Rentas y calificada, por el propio Fisher, como "el único informe general completo de las importaciones" existente

para todo el periodo 1778-96, cifra el valor global de la carga transportada por los 135 navíos que en ella se relacionan en la suma de 74.558.285 reales de vellón (3.727.914 pesos fuertes).<sup>12</sup> Dado que nuestro autor no parece haber reparado en el dato, conviene advertir que dicha suma está referida, con exclusividad, a los valores correspondientes a la carga conducida por los navíos del *libre comercio*. A su vez, tal vez no estará de más recordar que, esa misma cifra, es la que ya utilizaron y divulgaron los propios contemporáneos (sin ir más lejos, la práctica totalidad de los viajeros que informaron en sus relatos sobre nuestro comercio colonial) y que, tras ser respaldada documentalmente por Fisher, ha sido aceptada, como ya advertimos líneas atrás, sin mayores reticencias, por la generalidad de la historiografía especializada en el tema. Mi insistencia en resaltar esta circunstancia se debe a que considero que se trata de una cifra que, a tenor de lo argumentado por J. Fontana en el texto que encabeza este trabajo, ha ido ganando "autoridad" a medida que se repetía "una y otra vez por nuevos autores en nuevos libros".

Por su parte y respecto a la cifra que aquí se ofrece como alternativa, cabría decir que, al menos en principio, tiene también un origen muy similar. Procede de una "Demostración de lo que ha producido a la Real Hazienda el comercio de España con los Indias en todo el año 1778" y que, en el apartado correspondiente a las importaciones, incluye una "Razón del valor en rs. de vn. de los metales y frutos que por cuenta de S.M. y de particulares se han conducido de América a los Puertos habilitados de España en las naves del comercio libre y de los derechos que han adeudado".<sup>13</sup> En esta "razón", organizada en forma de cuadro estadístico, se indica, para cada puerto habilitado, el número de navíos que arribaron al mismo, los caudales y el valor de los géneros conducidos (tanto por cuenta de la Real Hacienda como del comercio), el total de ambos y los derechos contribuidos. El número de navíos contabilizados en este apartado es de 140 y el valor de sus cargamentos de 75.040.081 reales de vellón, cifras prácticamente idénticas a las del documento de Fisher, a las que apenas si consiguen rectificar al alza más que en forma muy leve.<sup>14</sup> Sin embargo y aquí es donde radica, al parecer, la diferencia fundamental entre ambos documentos, en el nuestro, a continuación de los datos reseñados, se incluyen otras dos columnas en las que se recogen, a su vez, los valores correspondientes a los cargamentos de aquellos navíos que regresaron a Cádiz y Pasajes navegando bajo las reglas del "sistema antiguo", es decir, las

<sup>12</sup> Cífo. J. Fisher, "The imperial reponse to Free Trade", pp. 39 y 44.

<sup>13</sup> Cífo. "Demostración de lo que ha producido a la Real Hacienda el Comercio de España con las Indias en todo el año 1778 con distinción del número de embarcaciones que se han expedido y han regresado, y del valor de los frutos que han llevado y traído... Aranjuez, 1º de junio de 1779", Archivo General de Indias, Sec. Contratación, leg. 4928 y también Archivo General de Simancas, Dirección General de Rentas, 2ª remesa, leg. 568.

<sup>14</sup> Dichas diferencias se concretan en el hecho de que mientras en el documento de Fisher no se registra actividad alguna para los puertos de Gijón y Palma de Mallorca, en el nuestro estos aparecen con retornos por valor de 379.332 y 102.140 reales de vellón respectivamente. El dato de Gijón ha sido, a su vez, corroborado por I. Miguel López en su monografía *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes (1778-1795)*, Valladolid, 1992, p. 121.

establecidas en el *Proyecto de 1720*. Por este concepto se consignan para Cádiz 93 navíos con una carga por valor de 922.163.321 reales de vellón mientras que, para Pasajes, no se indica el número de embarcaciones pero sí el valor de su cargamento que ascendió a 8.420.509 reales de vellón. Por tanto y según nuestra fuente de información, a los 75 millones de reales transportados por los navíos del *libre comercio* hay que añadir estos otros 930,5 millones (equivalentes a 46,5 millones de pesos) conducidos en la flota de Nueva España y en "registros sueltos", con lo que la suma total que alcanzaron este año las importaciones pasa a quedar establecida en 1.005.623.911 reales de vellón (50.281.195 pesos fuertes). Esto significa que la cifra que hasta ahora se ha venido admitiendo como válida para el total del comercio de importación colonial en dicho año (y que, en verdad, sólo cubre el realizado bajo la modalidad del *libre comercio*) apenas si logra representar el 7,4% del valor que "realmente" alcanzó. Y fácilmente puede comprenderse, a su vez, lo que esto supone: un radical y serio correctivo a la interpretación netamente "optimista" que, en base a esa cifra y pese a las matizaciones introducidas por Delgado, ha venido prevaleciendo sobre la evolución seguida por nuestros intercambios con las colonias en este periodo. Pero no adelantemos acontecimientos y veamos, previamente, una vez tomada conciencia de su importancia, si estamos en condiciones de someter las nuevas cifras a una especie de "test de verificación". En otras palabras, si resulta factible "convalidar" su verosimilitud a través de otros tipos de fuentes.

En esta dirección, lo primero que habría que empezar señalando es que ya en la propia época vio la luz una publicación, a la que hace referencia expresa Fisher<sup>15</sup> y en la que se incluyen ciertos datos relativos al valor que alcanzaron las importaciones en 1778 que, sin entrar de momento en ningún tipo de consideración sobre su veracidad literal, de lo que no cabe duda es que apuntan claramente en la misma dirección que los nuestros. Me refiero a los que nos aporta M.D. Nifo en su *Noticia de los caudales, frutos, y efectos, que han entrado en España de la América en el feliz reinado de nuestro Católico Monarca Don Carlos III (que Dios guarde)*, impreso en Madrid el año 1788. Según indica su autor en brevísima y concisa "advertencia" preliminar, se trata de un trabajo de "poca entidad" aunque "útil", ya que "en él hallará el curioso cuanto se halla esparcido en las Gacetas y Mercurios" sobre "las riquezas que han entrado de las Indias en España". Las noticias aparecen agrupadas por años (desde 1759 hasta 1787) y comprenden el nombre de los navíos, el de los puertos a que arribaron y la carga conducida, distinguiendo, a su vez, entre lo que vino en dinero (expresado en pesos fuertes) y en géneros coloniales (en este caso sólo sus cantidades reducidas a arrobas). Por lo que atañe en concreto al año 1778 se reseñan un total de 23 navíos de registro, que rindieron viaje en los puertos de Cádiz y Pasajes, conduciendo, sólo en el apartado de dinero, la suma de 37.244.849 pesos fuertes<sup>16</sup> (recuérdese que los "nuevos" datos daban a estos puertos 46,5 millones de pesos). Obviamente se trata

<sup>15</sup> Cfd. J. Fisher, "The Imperial Response to Free Trade", p. 51.

<sup>16</sup> Cfd. M. Deogracias Nifo, *Noticia de los caudales, frutos, y efectos*, pp. 46-49.

de una cifra inferior a la que acabamos de proponer líneas atrás y que, además y en nuestra opinión, sobreestima el capítulo de las importaciones en dinero, al incluir en el mismo el valor de la carga en géneros transportada por algunos navíos.<sup>17</sup> Pero, aún así, lo que resulta evidente es que ya desde fechas tan tempranas existía constancia de cifras distintas, lo suficientemente espectaculares y alejadas de las que estaba barajando Fisher como para que, cuando menos, hubiesen despertado su "curiosidad" (lo que no debió ser así, ya que ni siquiera se hizo eco de las mismas).

A mayor abundamiento y junto a la reseñada de Nifo, contamos, además, con una segunda información, de carácter muy similar y que por haber sido publicada en fechas muy próximas a la obra de Fisher, con mucha más razón aún, en este caso, debería haber alertado y puesto en guardia a los estudiosos del tema respecto a la validez de la cifra que se venía utilizando. Tal información no es otra que la que nos proporciona M. Morineau acerca del valor que alcanzaron los "caudales" importados ese año de América y que, como es bien sabido, cifra en 32.362.254 pesos fuertes,<sup>18</sup> suma que, pese a ser también defectiva (por su referencia exclusiva a los metales preciosos), multiplica, no obstante, prácticamente por nueve la que se estaba aceptando para el total de las importaciones (es decir, para la suma de los caudales y géneros coloniales). Y si bien es cierto que, en esta ocasión y en descargo del propio Fisher, se podría alegar que la fecha de publicación de sus trabajos es anterior a la del libro en que se incluye este dato, no cabe el eximente para los que, tras él, han seguido repitiendo su cifra, sin tomar en consideración, por lo que puede constatar, el claro cuestionamiento que de la misma suponía esta otra de Morineau.

Ahora bien y a pesar de todo, cuanto acabamos de constatar no es más que una aproximación que simplemente avalaría la "tendencia" expresada por mis propias cifras y, más en concreto, por las referidas a las importaciones realizadas a través

<sup>17</sup> En apoyo de nuestra afirmación respecto a que en la suma que se obtiene a partir de los datos de Nifo se incluyen caudales y géneros, baste con señalar, entre otros posibles ejemplos, el que nos proporciona la flota de A. de Ulloa. Según Nifo, dicha flota (integrada por los navíos Santiago la España, Dragón, San Lorenzo, Santo Ángel de la Guardia, San Cristóbal, Pájaro y N.º. S.º del Rosario) condujo bajo la rúbrica de "dinero" la suma de 22.386.487 pesos; si para su verificación, recurrimos a los datos que nos proporcionan las respectivas "hojas de carga" de cada uno de esos navíos, obtenemos que el valor total de su carga ascendió, efectivamente, a dicha suma pero, con la salvedad, de que, de la misma, 19.603.106 pesos corresponden al capítulo del dinero y 2.783.381 pesos al de las restantes mercancías transportadas. Cfdo. M. Deogracias Nifo, *Noticia de los caudales, frutos y efectos*, p. 47 y Archivo General de Indias, Sec. Contratación, leg. 4937.

<sup>18</sup> Cfdo. M. Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIIe-XVIIIe siècles)*, Paris, 1985, pp. 415 y 417. Quede constancia que esta cifra tampoco coincide con la que, por nuestra parte, hemos propuesto para las importaciones de caudales en este año y que asciende a 34.815.610 pesos fuertes. En cualquier caso y a propósito de las discrepancias existentes entre las cifras de Morineau y las nuestras para las importaciones de caudales a todo lo largo del periodo 1717-78, vid. A. García-Baquero González, "Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida" en *Hispania*, Vol. LVII, núm. 192 (1996), pp. 203-266.



de Cádiz y Pasajes en "registros sueltos". Como es natural no considero tal aval suficientemente garante de la veracidad de esos datos que, por el contrario, trataré de fundamentar sobre otro tipo de fuentes de mayor solidez y solvencia. Concretamente, me basaré en dos, de diferente contenido y precisión, aunque ambas de carácter documental y referentes a los "valores" contables del tráfico.

La primera consiste en una "Relación de los valores de las cargazonas que han venido de América en todo el año próximo de 1778 en Navíos de Guerra y mercantes, con distinción del importe de los caudales, y frutos conducidos para S.M. y... los Derechos que unos y otros han contribuido para la Rl. Hacienda, y para el ramo del Almirantazgo general de España".<sup>19</sup> Elaborada por la Contaduría principal de la Contratación, reseña un total de 93 embarcaciones, agrupadas por puertos de procedencia y consigna, para cada una de ellas (además del nombre del capitán o maestro y de la fecha de arribada), dos bloques distintos de datos: de una parte, los correspondientes al valor de los caudales y géneros coloniales conducidos a bordo, con distinción de lo que vino por cuenta de la Real Hacienda, de los particulares y "fuera de registro"; de otra, los relativos a los derechos adeudados en función de los dos conceptos ya más arriba mencionados. Finalmente y cerrando esta relación, se incluye un "resumen", cuyo contenido, en el apartado que más directamente nos interesa, reproducimos a continuación:

Puertos	Nº Navíos	Valor carga cta. S.m.	Idem. cta. Particulares	Idem. Fuera Registro	Total
Veracruz	17	121.278.375	449.437.435	6.788.089	577.503.899
Habana	5		79.785	825.803	905.588
Cartagena	5	20.000	42.529.472	495.966	43.045.438
Honduras	5		12.490.933	435.330	12.926.263
Guaira	2	6.514	17.467.256	335.882	17.809.652
Guayana	4		1.482.703	4.000	1.486.703
Lima	4	1.849.120	156.357.194	7.432.580	165.638.894
Buenos Aires	50	21.086.134	60.719.694	17.684.586	99.490.414
Valor Comisos		69.176			69.176
Totales	93	144.309.176	743.783.694	34.070.626	922.163.321

Como puede comprobarse, la suma final que arroja esta "relación" coincide, exactamente, con la que reproducía nuestro primer documento (el denominado "Razón del valor...") para el total de la carga conducida a Cádiz por idéntico número de "navíos de registro", ratificando, así, en todos sus extremos, la

<sup>19</sup> Archivo General de Simancas, Dirección General de Rentas, 2ª remesa, leg. 568. Tal vez convenga reseñar que este documento, al que Fisher no hace referencia, procede del mismo legajo en el que localizó "su relación" anteriormente citada y referida a los navíos del *libre comercio*.

información que allí se ofrecía. Ahora bien y con independencia de cuanto ello suponga, efectivamente, con vistas a tratar de garantizar la verosimilitud de nuestras cifras, el contenido de esta "relación" debe matizarse, además, en un sentido que considero del mayor interés, hasta el punto de conferirle el carácter de documento rayano poco menos que en la excepcionalidad. Me refiero, concretamente, al hecho de que nos proporciona información cifrada no sólo del valor de la carga legalmente transportada y, por tanto, consignada en los "registros oficiales" sino, también, de aquella otra que "se ha manifestado por venir fuera de registro" y a la que el investigador, como es bien sabido, difícilmente suele tener acceso y menos aún trabajando con fuentes emanadas de la propia Administración.

En cualquier caso y como ya hemos adelantado, contamos además con un segundo tipo de fuente que, sin llegar al grado de precisión de la anterior no por ello deja de constituir un sólido respaldo a la verosimilitud de los nuevos datos que estoy proponiendo. La fuente en cuestión no es otra que las denominadas "notas de carga", consistentes en resúmenes agregados del contenido de los "registros de mercaderías" de cada navío y que, a diferencia de lo que sucede con estos, reseñan los valores monetarios de todos los géneros que consignan. Como ya he tenido ocasión de señalar en un trabajo reciente, se trata, efectivamente, de la única fuente que, con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento de 12 de octubre de 1778, nos permite cuantificar el equivalente en "valor" de la carga relacionada en los registros propiamente dichos.<sup>20</sup> Estas "notas de carga" se comenzaron a confeccionar por los oficiales de la Contaduría de la Casa de la Contratación a raíz de la llegada del marqués de la Ensenada a las Secretarías de Hacienda, Marina e Indias, aunque, al parecer (dado que son las únicas que se conservan), sólo para los navíos que regresaban de Indias.<sup>21</sup> Pues bien, las correspondientes a 1778 cifran el valor de la carga conducida a Cádiz en navíos de registro (es decir, que viajaron bajo las reglas establecidas en el *Proyecto de 1720*), en la suma de 42.917.831 pesos fuertes.<sup>22</sup> Dado que, como se recordará, nuestra anterior "relación" valoraba la carga de dichos navíos en 46.108.166 pesos, existe, pues, una diferencia a su favor de 3.190.335 pesos. Una explicación plausible podría encontrarse en dos situaciones precisas detectadas: por una parte, al no recoger las "notas", como es lógico, los caudales y productos que vinieron sin registrar, se produce ya una

<sup>20</sup> Cfdo. A. García-Baquero González, "¿De la mina a la plantación? La nueva estructura del tráfico de importación de la Carrera en la segunda mitad del siglo XVIII", ponencia presentada al congreso *Regiones europeas y Latinoamérica. Siglos XVIII y XIX*, celebrado en Colonia, del 16 al 17 de diciembre de 1995, actualmente en prensa.

<sup>21</sup> En realidad, ignoramos las razones exactas y precisas que dieron lugar a la introducción de esta "novedad" contable. Ahora bien, dado que copias de esas notas se publicaban impresas tanto en Cádiz como en las "gacetas" de las principales ciudades europeas, tal vez entre sus posibles motivaciones no debería descartarse un cierto componente "publicitario" y no solo de índole comercial; en efecto, quizás habría que contar también con el propio deseo, por parte de la Administración española, de que las potencias rivales o enemigas estuviesen al corriente de las cantidades de oro y plata que ingresaba la Real Hacienda. Si el dinero era el nervio de la guerra, la divulgación de esas noticias podía utilizarse como especie de "arma disuasoria".

<sup>22</sup> Cfdo. Archivo General de Indias, Sec. Contratación, leg. 4.937.

diferencia de 1.703.531 pesos (de acuerdo con lo especificado en la relación anterior por este concepto); por otra, la confrontación de ambos documentos pone de manifiesto la existencia de siete navíos de los que no se conservan sus respectivas "notas" y que condujeron caudales y géneros por valor de 734.094 pesos. Sumando ambas cantidades de evidente explicación quedarían justificados 2.437.625 pesos; los 752.710 restantes se deben a diferentes valoraciones puntuales, en cada documento, para algunos navíos.

En resumen y a pesar de estas diferencias (perfectamente justificadas en su mayor parte y de escaso margen en el resto), ambas fuentes, en mi opinión, garantizan, absolutamente, la verosimilitud de los "nuevos" datos que propongo para la evaluación de las importaciones americanas de 1778 y que, recordémoslo, elevan el monto de las mismas a la suma de 1.005.623.931 reales de vellón (50.281.195 pesos fuertes).<sup>23</sup> Verificada, entonces, su credibilidad, veamos ahora su impacto real en las series estadísticas.

### *La rectificación de las tendencias*

Al respecto, nuestra primera tarea va a consistir, precisamente, en contrastar los espectaculares índices de crecimiento que propone Fisher para todos y cada uno de los años del periodo 1782-96 con los que ahora se obtienen tomando como base la nueva cifra de 1778. Los resultados son los que se manifiestan en el siguiente cuadro, aclarando que, de momento y para los totales anuales correspondientes a las importaciones de dicho periodo, me he servido de las mismas cifras que aporta Fisher:

Años	Valor Importaciones en rs. vn. s/Fisher	Indices s/Fisher (1778=74.558.285)	Indices s/G <sup>a</sup> -Baquero (1778=1.005.623.911)
1782	110.819.745	149	11
1783	171.484.787	230	17
1784	550.933.344	739	55
1785	1.149.850.347	1.542	114
1786	810.756.287	1.087	81
1787	609.102.732	817	60
1788	947.805.780	1.271	94
1789	992.896.313	1.332	99

<sup>23</sup> Debo asimismo aclarar que los 8.420.509 reales de vellón que nuestro primer documento asignaba al puerto de Pasajes corresponden, exactamente y según nuestras "notas de carga" al valor de lo transportado en el navío S. Carlos que arribó a dicho puerto procedente de La Guaira el 9 de julio.

Años	Valor Importaciones en rs. vn. s/Fisher	Indices s/Fisher (1778=74.558.285)	Indices s/G <sup>a</sup> -Baquero (1778=1.005.623.911)
1790	941.735.220	1.263	94
1791	1.203.753.109	1.615	120
1792	933.847.236	1.253	93
1793	888.571.989	1.192	88
1794	1.061.606.420	1.424	105
1795	905.378.076	1.214	90
1796	1.149.215.253	1.541	114
Total	12.502.404.933	1.111	83

Como salta de inmediato a la vista y en función de los nuevos datos, el hecho clave a reseñar es el serio "correctivo" que, como ya adelanté líneas atrás, sufre la tesis del "crecimiento desmesurado" que sostiene Fisher para el conjunto del periodo 1782-96. Efectivamente, la imagen que hasta ahora teníamos de dicho periodo, como una fase de signo inequívocamente alcista, en la que se producía un incremento extraordinario de los valores del tráfico y, muy en particular, de los correspondientes a las importaciones (que registraban porcentajes de crecimiento de indudable espectacularidad), experimenta un vuelco radical. No en vano, el índice medio resultante para el conjunto del periodo cae desde el anterior 1.111 al 83, lo que significa que el valor medio alcanzado por las importaciones en esos años en lugar de aumentar, con respecto a 1778, en un 1.011%, descende en un 17%. A mayor abundamiento, mientras que en la serie de Fisher todos los años, sin excepción, registraban valores netamente superiores a los de 1778 (concretamente y a partir de 1788 con porcentajes que se mantienen siempre por encima del 1.100% y próximos al 1250% como media), en la nuestra esa circunstancia únicamente se produce en cuatro ocasiones (1785, 1791, 1794 y 1796) y, en el mejor de los casos, con un incremento de tan solo el 20%. No parece necesario añadir ningún comentario ocioso a lo que las cifras recogidas en el cuadro sugieren, por sí mismas, con absoluta claridad. Por consiguiente, me limitaré, pues, a recordar que esa imagen francamente positiva, de expansión y dinamismo que ha trascendido del periodo (y, sobre todo, la hipertrofia de sus porcentajes de crecimiento) se fundamenta y viene motivada por el simple hecho de haber partido Fisher de unas cifras de valoración para 1778 que, como se ha demostrado, de forma fehaciente, en el caso concreto de las importaciones, apenas si llegaban a representar el 7,5% de la real.

Ahora bien, con todo y antes de aceptar esta nueva imagen en "negativo" que ahora se obtiene del periodo de plena vigencia de la política del *libre comercio*, convendría comprobar si 1778 (como sugería Delgado aunque por razones diametralmente opuestas, dado el salto espectacular experimentado por sus valores)

fue un año "anormal" dentro de la trayectoria seguida hasta ese momento por el comercio colonial español. Para ello disponemos de cierta información que, pese a contar con alguna limitación, puede resultar eficaz. Se trata de la serie correspondiente a las importaciones realizadas a través de Cádiz desde mediados de la centuria, reconstruida en base a las "notas de carga" de todos los navios arribados a su puerto (ya fuese en calidad de registros sueltos o navegando bajo las reglas del *libre comercio*) pero en la que no se incluye, como es lógico, el valor de la carga de aquellas otras naves que, entre 1766-1777, rindieron viaje en los restantes puertos españoles habilitados.<sup>24</sup> Ignoramos en qué medida tales ausencias puedan afectar a los resultados que arroja la serie gaditana pero, al menos para el año 1778, en que sí disponemos de esta información, nos consta que el valor de la carga importada por esos puertos sólo representó el 4% del total de las importaciones; y conviene asimismo aclarar que, por noticias fragmentarias existentes para años anteriores y referidas a esos mismos puertos, la impresión que se obtiene es que ese porcentaje debió ser aún menor. En consecuencia y dado que la escasa entidad de esos porcentajes no parece capaz de alterar la conclusión a que pueda llegarse en función de la serie gaditana, veamos, entonces, qué es lo que la misma nos indica en orden a establecer si los valores de 1778 son o no representativos del nivel normal alcanzado por nuestro comercio colonial de importación en esos años. Pues bien, en base a estos datos, el valor medio que se obtiene para las importaciones entre 1747-1778 es de 21.306.143 pesos fuertes; si tenemos en cuenta que los valores "registrados" en 1778 sumaron 44.865.954 pesos (es decir, un 106% por encima de la media), no parece que pueda albergarse la más mínima duda respecto al carácter "anormal", aunque por exceso, de dicho año.<sup>25</sup> Quiere ello decir, por tanto, que en lo que atañe, al menos, a las importaciones, el secreto a voces que era la inminencia de la guerra con Inglaterra en lugar de provocar un retraimiento de la actividad comercial hizo, por el contrario, que se acelerase la repatriación de los caudales y productos retenidos en América. A su vez y respecto a la afirmación de Delgado, recogida también páginas atrás, de que el criterio de valoración de las exportaciones e importaciones se modificó al alza como consecuencia de la entrada en vigor del Reglamento y aranceles de 12-X-1778, conviene advertir que los precios que se obtienen a partir de las ya mencionadas "notas de carga" para la totalidad de los productos importados entre 1747-1778 son los mismos que aparecen recogidos en el "Arancel segundo" de dicho Reglamento y que, por tanto, entre 1747 y 1778 no existió ninguna diferencia de criterio de valoración.<sup>26</sup>

En cualquier caso, verificada la "anormalidad" de los valores referidos al año 1778 y para evitar la distorsión que esto provoca a la hora de establecer los índices

<sup>24</sup> Cíto. A. García-Baquero González, "De la mina a la plantación", cuadro nº 1.

<sup>25</sup> Tanto los valores correspondientes a la media del periodo como al año 1778, *cíto. Ibidem*.

<sup>26</sup> *Cíto. para los precios del periodo 1747-78, A. García-Baquero González, Cádiz y el Atlántico, 2ª edic. Cádiz, 1988, tomo II, pp. 164-7; para los del Arancel, B. Torres Ramírez y J. Ortiz de la Tabla (eds.), Reglamento para el comercio libre de 1778. Sevilla, 1979, pp. 69-103.*

de crecimiento del periodo 1782-96, caben ahora dos posibilidades, al menos, a saber: tomar como punto de partida el valor medio obtenido para la totalidad del periodo 1747-78 o bien el correspondiente a los años 1766-78. La diferencia entre ambos valores-promedio estriba en el hecho de que el segundo, al estar referido a un periodo en el que ya habían entrado en vigor las primeras medidas liberalizadoras del comercio, tal vez se ajuste mejor a las características propias del periodo 1782-96. Ahora bien, tanto en un caso como en otro, hay que advertir que las cantidades resultantes, al estar referidas sólo a Cádiz, deberán ser incrementadas en un cierto porcentaje que cubra, siquiera sea por aproximación, la ausencia ya reseñada de las importaciones realizadas por los restantes puertos habilitados. En este sentido entendemos que aquel 4% que se obtenía en 1778 podría ser una cifra adecuada, de modo que, en función de la misma y sirviéndonos todavía de los datos aportados por Fisher para el periodo 1782-96, veamos los resultados que se obtienen en ambos casos:

Años	Valor importaciones en rs. vn. s/Fisher	Indices s/media 1747- 78=435.963.280	Indices s/media 1765- 78=490.532.160
1782	110.819.745	25	23
1783	171.484.787	39	35
1784	550.933.344	126	112
1785	1.149.850.347	264	234
1786	810.756.287	186	165
1787	609.102.732	140	124
1788	947.805.780	217	193
1789	992.896.313	228	202
1790	941.735.220	216	192
1791	1.203.753.109	276	245
1792	933.847.236	214	190
1793	888.571.989	204	181
1794	1.061.606.420	243	216
1795	905.378.076	208	185
1796	1.149.215.253	264	234
Total	12.502.404.933	191	170

Evidentemente y como era de esperar, al haber quedado reducidos los valores correspondientes a los periodos-base en algo más de un 50% con relación a los de 1778, en ambas series los índices respectivos han experimentado un avance sustancial que corrige y rectifica la anterior caracterización "en negativo" del periodo 1782-96. Por de pronto, el índice medio del periodo en lugar de retroceder un 17% registra ahora sendos crecimientos del orden del 91% y del 70% y que,

válga la expresión, vienen a *restaurar* la imagen de la etapa de plena vigencia del *libre comercio* como una fase de expansión del tráfico, por más que, eso sí, muy alejada aquel "triunfalismo desaforado" que se desprendía de la cifra utilizada por Fisher para 1778. A mayor abundamiento, excepción hecha de los dos primeros años de las series (todavía, al parecer, bajo los efectos de la guerra con Inglaterra), en los restantes el índice se sitúa siempre por encima del 100 e incluso entre 1788-96 la media es del 230 en un caso y del 204 en el otro, lo que significa que, una vez restablecida la normalidad en el tráfico (tras los "desajustes" que siguieron a la firma de la paz de Versalles), las importaciones se estabilizan en torno a unos valores que duplican, en promedio, a los del periodo precedente. En definitiva, cabría, pues, decir que, al tomar como punto de referencia estos valores medios, se han conseguido dos objetivos de razonable eficacia: por una parte, se ha restablecido la tendencia alcista del periodo 1782-96, anulada, como se recordará, cuando partíamos exclusivamente de las nuevas cifras aquí aportadas para 1778; por otra, se ha evaluado mucho más verosímelmente el crecimiento que arrojaban tanto las cifras propuestas por Fisher para 1778 como por Delgado para 1776.

Con todo, conviene advertir que todavía es posible afinar algo más estos resultados si, en las cifras totales que nos proporciona Fisher y que hemos venido utilizando para valorar anualmente las importaciones, sustituimos los valores que corresponden a Cádiz (según el propio Fisher) por los que se obtienen a partir de las ya mencionadas "notas de carga" existentes para esos mismos años y que, en nuestra opinión, resultan más ajustados a la realidad gaditana.<sup>27</sup> Vaya por delante que esta sustitución no altera casi en lo más mínimo el índice medio de crecimiento obtenido con anterioridad para el conjunto del periodo pero, aún así, introduce ciertas matizaciones que entendemos de interés reseñar. Vayamos, pues, con los datos:

Años	Valor importaciones en rs. vn	Indices s/base 1747-8=100	Indices s/base 1766-78=100
1782	111.983.765	26	23
1783	541.954.787	124	110
1784	1.201.263.356	276	245
1785	1.148.573.947	263	234
1786	791.085.627	181	161
1787	779.167.112	179	159
1788	805.032.460	185	164
1789	721.253.993	165	147

<sup>27</sup> Para todo lo concerniente a las diferencias existentes entre las cifras que propone Fisher para Cádiz y las mías, cfdo., A. García-Baquero González, "De la mina a la plantación".

Años	Valor importaciones en rs. vn	Indices s/base 1747-8=100	Indices s/base 1766-78=100
1790	780.816.540	179	159
1791	1.013.594.889	232	207
1792	780.469.956	179	159
1793	809.609.849	186	165
1794	1.039.284.940	238	212
1795	820.223.396	188	167
1796	1.041.222.273	239	212
Total	12.454.095.293	190	169

De hecho y como queda claramente reflejado en el cuadro, las matizaciones a que acabo de aludir encuentran su manifestación más llamativa en los primeros años de la serie (1783-84). En efecto, mientras que con los datos de Fisher estos son dos años en los que las importaciones (dada la modestia de sus cifras) parecen estar todavía acusando el impacto negativo de la reciente guerra con Inglaterra, con estos otros esa situación cambia radicalmente de signo. De entrada, en 1783 se triplica con holgura el valor que se venía asignando a las importaciones que, de esta forma, se sitúan a un nivel mucho más en consonancia con un año en el que la guerra prácticamente había dejado ya de interferir en el tráfico (recordemos que las negociaciones que condujeron a la firma de la paz de Versalles se habían iniciado en abril de 1782). A su vez, por lo que se refiere a 1784, al duplicar, también con creces, su anterior valoración, se convierte en el año-record del periodo, seguido muy de cerca de 1785 y confirmando así que los dos primeros años que siguieron a la firma de la paz constituyeron, a semejanza de lo ocurrido en las exportaciones, el bienio de mayor actividad del tráfico de importación. A partir de estas fechas las importaciones se regularizan en torno a unos valores que rondan los 800 millones de reales de vellón en promedio, con las excepciones que representan tanto los tirones al alza producidos en 1791, 1794 y 1796 como la ligera caída de 1789, fecha en la que en esta serie parece acusarse la "crisis de las exportaciones" de 1787.<sup>28</sup> En cualquier caso, lo cierto es que, tras el boom del periodo posbélico, el índice general para el resto del periodo (1786-96) se sitúa un 96% y un 74% por encima de sus respectivos "valores-bases", ratificando así esta "nueva" tendencia alcista mantenida por las importaciones a todo lo largo del periodo de plena vigencia de la política de liberalización comercial.

Hasta aquí, pues, nuestra revisión de los resultados del *libre comercio* en

<sup>28</sup> Respecto a esta crisis, *vid.* J. M<sup>o</sup>. Delgado Ribas, "El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)" en J. Fontana (ed.), *La economía española al final del Antiguo Régimen. III. Comercio y Colonias*, Madrid, 1982, pp. 99-169.



función de los nuevos datos aportados para las importaciones y en virtud de los cuales parece evidente que no puede seguir sosteniéndose la tesis del crecimiento hipertrofiado. Ahora bien y por más que, efectivamente, a ello se circunscriba lo esencial de nuestra aportación al tema, como se recordará, páginas atrás dejamos abierta la posibilidad de completar este análisis ocupándonos también de las exportaciones, en la medida en que la información disponible permita matizar las cifras de Fisher. En esta dirección y como quedó asimismo advertido, existía ya de entrada una limitación, difícil de superar, dado el carácter parcial o defectivo de nuestras fuentes de información, a saber: la imposibilidad de reconstruir el monto total que alcanzaron las exportaciones en 1778. En efecto y en función de dichas fuentes solo estábamos en condiciones de conocer el valor de la carga exportada ese año por los navíos del *libre comercio* pero no así de aquella otra que se expidió en "registros sueltos". Concretamente, si recurrimos a la ya citada "Demostración de lo que había producido el comercio de España con las Indias en todo el año 1778", en el apartado correspondiente a las exportaciones, se incluye otra "Razón", de similar tenor a la descrita para las importaciones y en la que, tras el pormenor de los valores a que ascendieron las exportaciones realizadas desde los distintos puertos habilitados (y que cifra en 73.293.607 reales de vellón), se reseñan, además, 23 navíos que "se han despachado en Cádiz conforme al sistema antiguo de Palmeo, toneladas, etc." y de los que no se consigna el valor de los géneros transportados, ya que "no se avaluaban a causa de que los derechos se exigían en razón de su volumen, bien que se sabe ascendieron a muchos millones".<sup>29</sup> Dado que la suma que explicita este documento para las exportaciones realizadas bajo las reglas del libre comercio coincide prácticamente con la que propone Fisher como *total* anual, resulta evidente que en esta última cifra no están contabilizadas aquellas otras exportaciones que se canalizaron por el denominado "sistema antiguo". De esta manera (y a semejanza de lo ya observado en las importaciones), los índices de crecimiento que obtiene Fisher para el resto del periodo vuelven a pecar por exceso, al haber tomado como punto de referencia una cifra inferior a la real.<sup>30</sup> Bien es verdad que, en este otro caso, no estamos en condiciones de precisar hasta que punto resulta defectiva la cifra en cuestión pero, aún así, lo que parece claro es que la misma no puede ser utilizada como base comparativa.

A partir de aquí y enfrentados al hecho evidente de la "defectividad" de la cifra que se venía barajando para 1778, la cuestión que se plantea es saber si estamos en condiciones de rellenar ese vacío, recurriendo a algún otro tipo de datos que nos permitan obtener unos índices de la evolución seguida por las

<sup>29</sup> Cído. "Razón del importe en rs. de vn. de los efectos comerciables así nacionales como extranjeros que se han conducido baxo las reglas del comercio libre de los Puertos havilitados de España a los de Indias y de los derechos que han contribuido a S.M." en A.G.I., Sec. Contratación, leg. 4928 y A.G.S., Direc. General de Rentas, 2.<sup>a</sup> remesa, leg. 568.

<sup>30</sup> En efecto, a los 74.514.963 reales de vellón que Fisher estima como valor total habría que añadir el monto de esos "muchos millones" que *mi* documentación reseña, aunque sin concretar.

exportaciones más "ajustados" que los propuestos por Fisher. Pues bien, al respecto, la única información disponible (o al menos de la que yo tenga constancia) es la que se incluye en la memoria que elaboró el Consulado de Cádiz en 1788, como respuesta a la real orden de 19-X-1787, por la que se instaba a esta institución (al igual que a todas sus homónimas existentes en los demás puertos habilitados) a realizar una especie de balance general de lo que habían supuesto esos primeros años de libertad comercial.<sup>31</sup> Los datos en cuestión están referidos al valor total que alcanzaron las exportaciones en los años 1776, 1777 y 1778, que cifra en la suma de 72.968.595 pesos de 15 reales de vellón (es decir, 1.094.528.925 reales de vellón).<sup>32</sup> Por consiguiente, si tomamos como "base" la media resultante para el trienio (a saber, 364.842.975 reales de vellón) y traducimos a números índices los totales anuales que nos proporciona Fisher para el resto del periodo, los resultados que se obtienen son los siguientes:

Años	Valor exportaciones s/Fisher	Índices s/Fisher 1778=100	Índices s/G <sup>a</sup> -Baquero 1776-78=100
1782	112.681.164	151	31
1783	136.750.290	184	37
1784	435.616.352	585	119
1785	457.675.683	614	125
1786	339.345.662	455	93
1787	258.725.291	347	71
1788	305.200.710	410	84
1789	326.501.148	438	89
1790	292.167.264	392	80
1791	370.282.869	497	101
1792	441.518.120	593	121
1793	307.297.864	412	84
1794	185.822.819	249	51
1795	282.081.356	379	77
1796	251.881.586	338	69
Total	4.578.063.140	403	84

<sup>31</sup> Un ejemplar de esta Real Orden en A.G.I., Sec. Consulados, libro 1.171.

<sup>32</sup> Cfd. "Acuerdo del Consulado de esta ciudad de Cádiz y Junta particular de Examen creada para tratar sobre los varios puntos señalados en la Real orden que la piedad de S.M. se dignó expedir con fecha de 19 de octubre de 1787", A.G.I., Sec. Consulados, libro 38 bis.

La mera constatación inmediata de los resultados nos avisa que el perfil resultante no solo no coincide con el que se dibuja en la serie de Fisher sino que lo invierte (sin ir más lejos, frente al crecimiento global del 303% en el conjunto del período que él propone se pasa ahora a un retroceso del 16%); en segundo lugar que se invierte también la tendencia de las importaciones explicitada ya con anterioridad en función de mis propias cifras. Ante esta última situación, sobre todo, cabe preguntarse cómo puede armonizarse esta divergencia en las tendencias respectivas de ambas variables (exportaciones e importaciones). Al no disponer de ninguna otra posibilidad de contrastar las cifras del período 1782-96 con otras anteriores a 1776, sólo nos queda "avaluar" la cifra media del trienio que proporcionó el Consulado gaditano y cuya utilización ha producido la "nueva" evolución de la tendencia hacia una contracción de las exportaciones. En mi opinión, los datos que ofrece el Consulado parecen suficientemente fiables no solo por el pormenor con que establece esa valoración,<sup>33</sup> sino porque en la que hace para años posteriores (concretamente para el trienio 1784-6 y que yo no he utilizado) sus cifras son muy superiores (incluso superan a las que obtiene Fisher en más de 400 millones),<sup>34</sup> lo que no tendría sentido si su intención era (tal y como se desprende del contexto general del informe) minimizar los efectos favorables del *libre comercio*. Por otra parte (y aún comprendiendo que la diferencia de fuentes puede hacer más débil esta argumentación), no deja de ser llamativo que si atendemos a las importaciones, la media del trienio 1776-8 resulta prácticamente

<sup>33</sup> El desglose de las exportaciones realizadas en el trienio fue el siguiente:

Destino	Concepto	Valores
Veracruz	Flota de Ulloa y 12 registros	31.197.252 ps. de 15 rs. vn.
Lima	4 registros	17.277.394 "
Habana e islas de Barlovento		7.500.000 "
Cartagena	13 registros	5.147.866 "
Honduras	9 "	4.682.013 "
Buenos Aires	14 "	4.564.070 "
Caracas	Giro de la Compañía	2.100.000 "
Lima, Veracruz y otras partes	Navíos y urcas de guerra	500.000 "

Cfdo: "Estado que manifiesta el valor del comercio hecho a todas las Américas en los tres años de 1776, 1777 y 1778 bajo el método antiguo según las cargazonas de los buques en que se ejecutó y cálculos exactos a saber". A.G.I., Sec. Consulados, libro 38 bis.

<sup>34</sup> El pormenor de los valores que ofrece el informe consular para las exportaciones realizadas en el trienio 1784-6 es como sigue:

Años	Productos nacionales	Productos extranjeros	Total
1784	195.885.361 rs. vn.	238.923.219 rs. vn.	434.808.580 rs. vn.
1785	337.267.590 " "	429.982.200 " "	767.609.790 " "
1786	229.564.470 " "	205.718.385 " "	435.282.855 " "

idéntica a la de todo el periodo 1766-78, lo que parece avalar la "normalidad" representativa de este trienio en el conjunto del periodo; si concedemos un índice de "normalidad", similar, al trienio 1776-8, en el caso de las exportaciones y puesto que ya hemos dado mayor verosimilitud (como base de referencia) a las cifras del Consulado para esos años que a las de Fisher para 1778 (puesto que estas últimas eran claramente defectivas), el resto de la tendencia sugeriría una coyuntura creíble.

El núcleo de la cuestión sería entonces "determinar" si las cifras del consulado representan "realmente" la compensación al nivel de defectividad de las de Fisher. Obviamente tal cosa no puede demostrarse pero sí apuntar un test de reflexión: cuando calculamos el nivel de defectividad de los valores de las importaciones, hallamos que la cifra del investigador inglés sólo alcanzaba a representar el 7,4% de los valores reales y que ello quedaba avalado por documentación incontestable; ahora, en cambio, los datos del consulado establecerían que los valores de Fisher representan el 20% de los "reales" (aceptando como tales los consulares), lo que no parece descabellado en relación con la defectividad importadora e incluso "premia" los datos rebajados con un porcentaje de "error" tres veces menor que en aquel caso.

El resultado lógico creo que fortalece al menos la verosimilitud de las cifras consulares ya que no su veracidad, que exigiría una confirmación por alguna otra fuente de la que no disponemos.

Pese a todo y quedándonos ahora sólo con las conclusiones presumibles de ambas características coyunturales, no parece que resulte problemático aceptar una "correspondencia" entre un crecimiento del 69% del valor de las importaciones para una caída del 16% del de las exportaciones; al respecto baste con señalar que mientras en el trienio 1776-78 el valor de las importaciones sólo supera al de las exportaciones en un 29%, en el conjunto del periodo 1782-96 y según los datos de Fisher, esa diferencia se elevó hasta el 173%. Tan espectacular mejora de las "condiciones de intercambio" entre metrópoli y colonias durante la etapa del *libre comercio* sería más que suficiente para explicar que aún con una caída del 16% en el conjunto del valor de las exportaciones el de las importaciones creciera en un 69%.

En cualquier caso quiero recordar ahora que ya advertí que no era mi objetivo enfrentar el tema a partir de los datos de las exportaciones sino desde los de las importaciones; el que aquellas, como acabamos de ver, no dispongan de garantías documentales que permitan su sustitución definitiva (aunque creo que con las que hay también sería aconsejable) nada afecta a las cifras de las importaciones que, sin duda alguna y con toda evidencia, deben ser reemplazadas. Era precisamente esta corrección la que me proponía realizar y, con ella, la matización de un diseño desmesuradamente triunfalista de los efectos provocados sobre ambas variables del tráfico por la nueva política de liberalización comercial.